

## 第1回 共同輸配送促進に向けたマッチングの仕組みに関する検討会 議事概要

### 1 日時

平成27年6月29日(月)13:00～15:00

### 2 場所

商工会館

### 3 議事概要

1. 事務局より、調査の主旨、システムの改修内容、今後の進め方について資料を説明。
2. 委員からは全体を通じ、以下のような発言があった。

○マッチングの仕組みで考慮する鉄道・船舶の利用促進について、ドライバーの高齢化対策の一環で検討しており興味深い。鉄道コンテナは列車の揺れ対策が重要であり、鉄道コンテナでも 31 フィートコンテナでは顧客による積み卸しが求められる等様々な条件がある。荷物の特性に合わせてコンテナには GPS や保冷等様々な設備が必要になっており、独自にコンテナを導入する企業が増えてきている。

ドライバーの負荷軽減として、パレットでの積み込みやさらにコストが低いスリップシートを活用する等、幹線輸送でドライバーに負担をかけない工夫を行っているほか、待機時間や特殊作業の有無についてドライバーの作業実態を調査している。さらに法令を順守するために、顧客に対し、幹線リードタイムの延長をお願いしている。

鉄道は止むを得ず天災に弱いのが、安定的に利用を確保することが重要である。法令を順守し長距離輸送を維持するために、モーダルシフトやクロスドック等の施策をとり、ドライバーへの負担が少ない体制を構築する必要がある。

○鉄道・船舶を利用するということは、共同輸配送とともにモーダルシフトにより重きをおき、CO2 削減を促進しドライバー不足に対応するということである。当社の事例では、500 km以上の輸送では鉄道がコスト面で有利であるが、リードタイムが長くなることと年末年始等に運休することが課題だった。モーダルシフトの推進にあたっては、在庫をもたない多頻度輸送を転換し、リードタイムが長くなることや年末年始などの運休に対応した適切な在庫管理を行う

ことが重要である。

- マッチングを促進させる新たな情報項目として、商品強度・庭先条件、特殊装備を追加するが、「特殊装備」については「特殊車両」とした方が業務担当者には馴染み易い。
  
- 物流を取り巻く環境が変化する中で、マッチング成功のために様々な条件を考えないといけない。同時に、今後、日本の物流がどういう方向に行くべきかといったスケール感を持った取組みをしていく必要がある。現場の声を集め、物流政策全般に役立てていただきたい。

以上  
(文責 事務局)